

AVRUPA YEŞİL MUTABAKATI KAPSAMINDA AÇIKLANAN “ETKİN VE YEŞİL HAREKETLİLİK” MEVZUAT PAKETİ TASLAĞINDAKİ DÜZENLEMELERE İLİŞKİN BİLGİ NOTLARI

Avrupa Komisyonu tarafından, Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında ve ulaştırma sektörü özelinde hazırlanan “Etkin ve Yeşil Hareketlilik” adlı yeni bir mevzuat paketi teklifi¹ 14 Aralık 2021 tarihinde yayımlanmıştır. Söz konusu paket 2020 Aralık ayında kabul edilen “Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi (SAHS)” ardından Temmuz 2021 tarihinde yasalaştırılan “Fit for 55” adlı mevzuat paketinden sonraki ikinci mevzuat paketi önerisidir.

Paket ile ulaştırma sektöründe bağlantısallığın artırılması, taşımacılığın demiryolu ve iç suyollarına kaydırılması, çok modlu taşımacılığın daha verimli kılınması, yeni şarj noktalarının kullanıma sunulması, yeni dijital teknolojilerin devreye sokulması, sürdürülebilir kentsel hareketliliğe daha fazla öncelik verilmesi ile Avrupa Yeşil Mutabakatının ulaşım sektöründen kaynaklanan emisyonların %90 oranında azaltılması hedefine ulaşılması amaçlanmaktadır.

Komisyon, toplam dört öneriden oluşan yeni mevzuat teklifinde, Avrupa ulaştırma sektörünün daha yeşil ve akıllı hale getirilmesi amacıyla, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ve Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) alanlarında yeni taslak mevzuatları sunmuştur. Ayrıca uzun mesafe ve sınır ötesi demiryolu trafiğini artırmayı amaçlayan bir eylem planı hazırlanmış ve kentsel hareketlilik konusunda yeni bir çerçeve önerisi getirilmiştir.

Teklif edilen yeni TEN-T mevzuatı ile 2040 yılına kadar demiryolu yolcu taşımacılığında ciddi bir altyapı hamlesi gerçekleştirilmesi ve Avrupa çapındaki tüm hızlı tren hatlarının 160 km/s hıza ulaştırılması amaçlanmaktadır. Ayrıca, Avrupa çapında yük terminalleri elleçleme kapasitesinin artırılması hedeflenmektedir. Altyapı ihtiyaçları kapsamında demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığının entegre edildiği 9 adet “Avrupa Ulaştırma Koridoru” oluşturulmasına karar verilmiştir.

TEN-T mevzuat önerisi yanında, uzun mesafe ve sınır ötesi demiryolu trafiğinin artırılması için hazırlanan eylem planı ile daha fazla Avrupa vatandaşının tren ile uzun mesafeli seyahat etmesi ve tren yolculuğunun yolcular için daha çekici hale getirilmesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda, mevcut multimodal taşımacılık mevzuatının 2022 yılında güncellenmesi, yolcular için kullanıcı dostu multimodal biletleme sisteminin getirilmesi, tren biletlerine KDV muafiyeti getirilmesi, sınır ötesi demiryolu taşımacılığında kapasite yönetimi ve tarife konusunda yeni teklifler

¹ https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en

getirilmesi, birbirinden farklı teknik ve operasyonel ulusal kuralların ortadan kaldırılması, demiryolu sektörünün daha rekabetçi kılınması, yolcular için cazip fiyatların sağlanması ve operatörler için pazara erişimin kolaylaştırılması amaçlanmaktadır.

Ayrıca, Komisyon 2010 yılından bu yana geçerli olan Akıllı Ulaşım Sistemleri mevzuatını da (2010/40/EU AUS Direktifi²) değiştirerek bu konuda yeni bir mevzuat teklifinde bulunmaktadır. Teklif kapsamında daha hızlı akıllı hizmetlerin sağlanması, belirli trafik, yol ve seyahat verilerinin TEN-T ağı boyunca dijital formatta sunulması ve ulaşımda otomasyonun yaygınlaştırılması hedeflenmektedir.

Paket ile kentsel hareketlilik konusunda da yeni bir çerçeve benimsenmektedir. Bu kapsamda, sıfır emisyonlu kentsel hareketliliğin yaygınlaştırılması amacıyla toplam 424 Avrupa şehrinde sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları uygulanması kararlaştırılmıştır. Buradaki temel hedef, kentlerde toplu taşımayla birlikte bisiklet ve yaya ulaşımının teşvik edilerek trafik sıkışıklığının, emisyonun ve gürültünün azaltılmasıdır.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32010L0040>

Avrupa Komisyonunun Uzun Mesafe ve Sınır Ötesi Yolculuklarda Demiryolu Trafiğinin Artırılması Eylem Planı Hakkında Bilgi Notu

En temiz ve en güvenli ulaştırma türü olduğu için demiryolları AB'nin sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik stratejisinin merkezinde yer almaktadır. Bu stratejide yer alan yüksek hızlı tren trafiğinin 2030 yılına kadar ikiye ve 2050 yılına kadar üçe katlanması hedefine ulaşılmasını desteklemek üzere uzun mesafe ve sınır ötesi yolcu taşımacılığının artırılması için bir Eylem Planı hazırlanmıştır³.

Özellikle son dönemde demiryollarında seyahat eden insan sayısı artmış olmasına rağmen 2001-2018 yılları arasındaki verilere bakıldığında, sınır ötesi seyahatlerin bu yolculukların yalnızca %7'sini oluşturduğu görülmektedir. Bu çerçevede hazırlanan Eylem Planında, sınır ötesi ve uzun mesafeli seyahatlerin önündeki engelleri kaldırmak ve demiryolu seyahatini yolcular için daha çekici hale getirmek için aşağıda yer alan hedefler belirlenmiştir:

- Dijitalleşmenin hızlandırılması,
- Gereksiz ulusal teknik ve operasyonel kuralların kaldırılması,
- Trenlerin, vagonların ve lokomotiflerin erişilebilirliğinin iyileştirilmesi,
- Gelecekteki ihtiyaçlar doğrultusunda demiryolu personelinin eğitimi ve sertifikasyonunun geliştirilmesi,
- Yolcu taşımacılığı kapsamında demiryolu altyapısının modernize edilmesi,
- Demiryolu ağının daha verimli kullanımı,
- Uygun fiyatlandırma yoluyla demiryolu işletmecilerinin altyapıya erişimlerinin kolaylaştırılması,
- Daha kullanıcı dostu biletleme sistemlerinin geliştirilmesi,
- Gerektiğinde, Kamu Hizmeti Yükümlülükleri aracılığıyla sürdürülebilir sınır ötesi ve/veya çok modlu toplu taşımacılığın yapılması,
- Sürdürülebilir ulaşım modlarının gençler için çekici bir seçenek haline getirilmesi.

Belirlenen hedefler doğrultusunda atılacak adımları ise aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür:

- 2022 yılına kadar çok modlu taşımacılığı destekleyen biletleme modellerinin geliştirilmesi için bir yasa teklifi hazırlanması,
- Yolcuların en iyi biletleri en uygun fiyattan bulmalarının sağlanması,
- Herhangi bir nedenle seyahatinde aksamlar yaşayan yolcuların daha fazla desteklenmesi,

³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ganda_21_6701

- Tren biletleri için AB çapında bir KDV muafiyeti sağlanması konusunda araştırmalar yapılması,
- 2022 yılı için sınır ötesi demiryolu taşımacılığının daha sık ve daha hızlı yapılmasını sağlayacak bir zaman çizelgesi ve kapasite yönetimi oluşturulması için teklifler hazırlanması,
- 2023 yılında demiryolu işletmecilerinin altyapıya erişimini kolaylaştıracak, rekabeti artıracak ve yolcular için daha cazip bilet fiyatlarına olanak sağlayacak bir altyapı erişim fiyatlandırması yapılması için yönergeler oluşturulması.

Bu kapsamda, Komisyonun 2030 yılına kadar yukarıda sayılan eylemlerin test edilmesini sağlayacak en az 15 sınır ötesi pilot uygulamanın başlatılmasını destekleyeceği de ifade edilmektedir.

Ayrıca, uzun mesafe ve sınır ötesi yolculuklarda demiryolu trafiğinin artırılması konusunda 2020 yılında bir çalışma başlatılmış ve bu çalışmanın sonuç raporu Ekim 2021 tarihinde yayımlanmıştır. Raporda, Avrupa'da uzun mesafeli taşımacılığın geçmişi, mevcut durumu ve geleceği göz önünde bulundurularak olası engeller, fırsatlar ve pazar potansiyeli analiz edilmiş ve alınabilecek önlemler belirlenmiştir. Bu çerçevede çalışmada; altyapı ücretleri, kapasite tahsisi, demiryolu araçlarının tedariki, biletleme, yolcu hakları, uzun mesafe taşımacılıkta Kamu Hizmeti Yükümlülüğü gibi konularda aşağıda yer alan önemli noktalar sıralanmıştır.

Altyapı Ücretleri
Altyapı ücretlerinin doğrudan oluşan maliyete göre hesaplanması
Aşamalı artışlarla ilgili dönem için ücretlerin sabitlenmesi
Çalışmalar veya kapanışlar nedeniyle hizmetleri işleyemeyen demiryolu kuruluşlarına tazminat ödenmesi
Diğer ulaşım türleri ile rekabetlerinin yanı sıra yurtiçi hizmetlerle rekabetini de dikkate alarak sınır ötesi demiryolu taşımacılığının karlılık potansiyelinin analiz edilmesi
İklim nötr hedefi doğrultusunda altyapı fiyatlandırması konusunda daha kapsamlı bir reform yapılması
Altyapı Kapasite Tahsisi
Düzenli aralıklarla zaman çizelgeleri oluşturulması için gerektiğinde altyapının planlanması

Avrupa Tren Kontrol Sistemi'nin (ETCS) daha fazla uygulanmasının sağlanması
Kapasite tahsisinin sosyal ve çevresel değerlere dayalı olarak yapılmasının sağlanması
Uzun mesafeli sınır ötesi hizmetler için daha fazla çerçeve anlaşma sunulması
Uluslararası Zaman Çizelgeleme Sürecinin (TTR) tamamlanması ve iyileştirilmesi
Uzun mesafeli sınır ötesi demiryolu taşımacılığı için merkezler (hub) geliştirilmesi
İklim nötr hedefi doğrultusunda demiryolu altyapı kapasite tahsisi konusunda daha kapsamlı bir reform yapılması
Çeken Çekilen Araçlar
Kullanılmayan stokun açık artırmaya sunulması
Finansal kiralama şirketlerine yönelik risklerin devlet tarafından sınırlandırılacağına garanti edilmesi
Demiryolu araçları kiralama fiyatlarında ayrımcılık yapılmamasının sağlanması
Sınır ötesi demiryolu araçlarının finansmanında AB ve Avrupa Yatırım Bankası (EIB) ortaklığının genişletilmesi
Biletleme ve Yolcu Hakları
Demiryolu işletmecilerinin, Açık Satış ve Dağıtım Modeli (OSDM) ⁴ adil, makul ve ayrımcı olmayan (FRAND) ⁵ ilkeler çerçevesinde biletlerini satmaları için teşvik edilmesi
İstasyon içinde ve aralarında minimum bağlantı sürelerinin tanımlanması ve yayımlanması
Yolculara daha uzun süreli bağlantılı yolculuk talep etme seçeneği sunulması
Yolculara mümkün olduğunca yardımcı olunmasının ve yeniden yönlendirmesinin sağlanması için Yolculuğun Devamına Yönelik Anlaşma'nın (AJC) genişletilmesi
Yolculukta yaşanan gecikmelerin kaydedilmesi ve sebeplerinin taraflara bildirilmesi
Yolculuk bağlantısı, kolay rezervasyon ve yolculara sunulan daha düşük fiyatlar ve promosyonlar konusunda 2021/782 sayılı Demiryolu Yolcu Hakları Direktifi'nin ⁶ genel mantığı içinde hareket edilmesi

⁴ OSDM: Open Sales and Distribution Model

⁵ FRAND: Fair, Reasonable and Non-Discriminatory

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32021R0782>

Tüm modlar için yolcu haklarına ilişkin düzenleyici çerçevenin yeniden düzenlenmesi

Sınır Ötesi Kamu Hizmeti Yükümlülüğü

Finanse edilebilirliği artırmak için uzun mesafeli sınır ötesi taşımacılıklar için Kamu Hizmeti Yükümlülüğü'nün kullanılması

Kamu Hizmeti Yükümlülüğü kapsamındaki uzun mesafeli ve sınır ötesi taşımacılığın çerçevesinin tam olarak belirlenmesi

Yeni yapılacak uzun mesafeli ve sınır ötesi taşımacılıklar için başlangıç finansmanı desteği sağlanması

Avrupa Komisyonunun Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) Mevzuat Teklifi Hakkında Bilgi Notu

Avrupa Parlamentosunun, Avrupa Birliği'nin 1315/2013 sayılı yönetmeliğinde yer alan Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) Rehber İlkelerinin revizyonuna ilişkin 20 Ocak 2021 tarihli ve 2019/2192 sayılı ilke kararları⁷, 10 Kasım 2021 tarihinde resmî gazetede yayımlanmıştır.

Genel olarak Kararda, Avrupa Komisyonu'nun yönetmeliklerle kendine verilen gücü kullanarak TEN-T'nin Çekirdek Ağının 2030 yılına kadar, Kapsamlı Ağının ise 2050 yılına kadar tamamlanmasını ve Üye Devletlerin yükümlülüklerini zamanında yerine getirmesini sağlaması gerektiği ifade edilmektedir. Ayrıca, TEN-T ağının Avrupa Yeşil Mutabakatı doğrultusunda daha çevre dostu olan alternatif yakıtlara uygun olarak geliştirilmesinin gerektiği ifade edilmektedir. Daha sürdürülebilir olmaları nedeniyle ulaşımda ağırlığın demiryollarına ve iç suyollarına kaydırılmasının önemi vurgulanmaktadır.

Bilindiği üzere, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T), AB'nin tümünü kapsayan demiryolları, iç suyolları, kısa mesafe denizcilik güzergâhları ve karayolları ağlarından oluşmaktadır. TEN-T, 424 büyük şehri, limanlar, havalimanları ve demiryolları ile birbirine bağlamaktadır. TEN-T'nin yukarıda bahsedilen sürelerde tamamlanmasıyla, bu şehirlerin arasındaki seyahat süreleri de kısalmaktadır. Mesela, günümüzde 4.5 saat süren Kopenhag-Hamburg arası tren yolculuğu, 2.5 saate düşecektir.

Avrupa Parlamentosu'nun ilke kararının yanı sıra, Avrupa Komisyonu'nun, 14 Aralık 2021 tarihli 812 sayılı ve AB'nin EU/1315/2013 sayılı TEN-T Yönetmeliğini⁸ değiştiren, TEN-T'deki eksik hatların tamamlanması ve tüm TEN-T ağının modernize edilmesi için hazırlanan bir yönetmelik değişikliği teklifi de bulunmaktadır.

Bu teklifte genel olarak şu hususlar yer almaktadır⁹:

- AB içinde rekabetçi hızlı tren bağlantıları yaratabilmek için, TEN-T'ye dâhil büyük demiryolu yolcu hatlarının 2040 yılına kadar 160 km/s veya daha yüksek bir hıza ulaşması gerekmektedir. Ayrıca, kanallar ve nehirlerde iyi navigasyon sistemleri bulunması sağlanmalıdır.
- Daha fazla aktarma terminali yapılmalı, yük terminallerinin elleçleme kapasiteleri artırılmalı, demiryolu sınır geçişlerinde bekleme süreleri azaltılmalı, yük

⁷ [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2019/2192\(INI\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2019/2192(INI)&l=en)

⁸ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2013.348.01.0001.01.ENG

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ganda_21_6725

taşımacılığının daha çevreci ulaştırma modlarına kayabilmesi için daha uzun trenler kullanılmalı ve ağ boyunca kamyonların trenlerle taşınabilmesi seçeneği olmalıdır. Teklif ile, altyapı planları ile pratikteki operasyonel ihtiyaçların birbiriyle örtüşmesi için demiryolu, karayolu ve suyollarını birbirine entegre eden 9 adet “Avrupa Ulaştırma Koridoru” oluşturulmaktadır.

- Çekirdek ağın son tamamlanma tarihi olan 2030 yılı ile kapsamlı ağın son tamamlanma tarihi olan 2050 yılı arasına yeni bir ara son tarih belirleyerek, kapsamlı ağda yer alan büyük altyapıların 2040 yılına tamamlanması çalışmaları ilerletilmelidir. Yani, Porto ve Vigo, Budapeşte ve Bükreş ve diğer yeni hızlı tren bağlantıları 2040 yılına kadar tamamlanmalıdır.
- TEN-T ağında yer alan 424 büyük şehrin, sıfır emisyonlu hareketliliği desteklemek, toplu taşımayı, yürüyüş ve bisiklet yolu altyapısını artırmak ve ilerletmek için “Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKHP)” oluşturması gerekmektedir.

Avrupa Komisyonunun AUS Mevzuat Değişikliği Hakkında Bilgi Notu

Ulaştırma dijital dönüşüm, SAHS ile açıklanan hedeflere erişilmesi için gerekli görülmektedir. Bu yüzden, daha akılcı ve birlikte çalışabilir ulaşım sistemi kurulmasına yardımcı olması beklenen akıllı ulaşım sistemlerinin AB genelinde daha verimli ve etkin bir şekilde yaygınlaşması için 2010 yılından beri uygulanan AUS Direktifi yenilenecektir. Avrupa Komisyonu yaptığı değerlendirmede, mevcut düzenlemenin AUS'un uygulanması konusunda yetersiz kaldığını, üye devletlerde yavaş ve parçalı bir gelişme olduğunu, bağlantılı ve otonom hareketlilik sistemleri ile yeni platformların ortaya çıktığını ve tüm ulaşım ağındaki altyapı, trafik ve yolculuk verilerinin bulunabilirliğine ve erişebilirliğine yönelik düzenleme ihtiyacı olduğunu ifade etmektedir¹⁰.

Bu bağlamda, mevcut direktifin kapsamı toplu taşıma, paylaşımlı otomobil ve bisiklet gibi farklı yolculuk türünü bir araya getiren çok modlu yolculuk bilgilerini, rezervasyon ve biletleme hizmetlerini, emniyeti iyileştirmeye yönelik araçlar ile altyapı arasındaki haberleşme sistemlerini ve otonom hareketliliği içerecek şekilde genişletilecektir. Ayrıca, sürücüleri karayolundaki kazalar ve engeller hakkında bilgilendiren gerçek zamanlı bilgi hizmetleri gibi hayati öneme sahip veri ve hizmetlerin bir zorunluluk haline getirilmesi öngörülmektedir. Verilerin toplanması ve kullanımı sırasında kişisel verilerle ilgili kurallara riayet edileceği, toplulaştırılmış ve anonim hale getirilmiş verilerin kullanılarak veri güvenliğinin sağlanması beklenmektedir.

Bunun dışında, Komisyon 2022 yılında farklı işletmecilerce sunulan ve aktarmalardan oluşan yolculuklar için dijital uygulama ortamlarının geliştirilmesini desteklemek amacıyla çok modlu dijital ulaşım hizmetlerine yönelik yeni bir girişim başlatacaktır.

¹⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6727
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD%3A2021%3A475%3AFIN>

Avrupa Komisyonunun Yeni Kent İçi Hareketlilik Çerçevesi Hakkında Bilgi Notu

Avrupa Komisyonu, AB vatandaşlarının %70'ten fazlasının tüm ulaştırma sera gazı salımlarının %23'ünü üreten kentlerde yaşadığını, SAHS, içeriğinde hem kentler arası hem de kent içi ulaşımın daha sürdürülebilir, akıllı ve sağlıklı olması gerektiğini ifade etmekte ve bu doğrultuda yeni bir kent içi hareketlilik girişimi teklif etmektedir. Bu girişim, TEN-T için yapılacak değişiklikleri tamamlayacak olup İklim Yasası'nda belirlenen sera gazı azaltım hedeflerine (2030'a kadar %55 azaltım) katkı sunmayı ve kentlerde ve kentlerin etrafındaki ulaşımı ve hareketliği iyileştirmeyi hedeflemektedir¹¹.

2013 yılında açıklanan ilk Kent İçi Hareketlilik Paketi'nden sonra birçok açıdan değişimler olmuş; AB'nin iklim, çevre, dijitalleşme, sağlık gibi alanlarda ve toplumsal konularda yeni hedefleri açıklanmış ve trafik akışına dayalı mevcut yaklaşımdan insan ve eşyanın daha sürdürülebilir olarak taşınmasına yönelik yaklaşıma geçiş olmuştur. Özellikle Paris Anlaşması gibi küresel taahhütlerin yerine getirilmesi ihtiyacı doğrultusunda AB'nin 2030 İklim Hedefi Planı ve emisyon azaltım hedeflerine paralel olarak kent bölgelerinde sıfır emisyonlu ulaşımın geçilmesi, KOVİD-19 salgını sonrası mikromobilité ve eve teslimat gibi dijital hareketlilik hizmetlerinin ortaya çıkışı yeni bir çerçeve hazırlanmasına zemin hazırlamıştır.

AB Yeni Kent İçi Hareketlilik Çerçevesi, daha önce bahsedildiği üzere, hali hazırda gönüllülük esasına dayalı olarak TEN-T ağındaki kentlerin insanların ve işletmelerin hareketlilik ihtiyaçlarının vatandaşın hayat kalitesini artıracak şekilde olmasını amaçlayan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları (SKHP)'nin 2025 yılına kadar oluşturulmasını zorunlu hale getirecektir. SKHP'lerin ne ölçüde uyguladığını değerlendirmek için ilgili göstergelere ait verilerin toplanması da zorunlu hale getirilecek olup 2022 yılında üye devletlerin toplu taşıma ve aktif hareketliliği merkeze alan SKHP'ler için ulusal destek programına yönelik Komisyon Teklifi oluşturulması öngörülmektedir. İklim Nötr ve Akıllı Kentler Misyonu altında olduğu gibi kentler için daha iyi koordine edilmiş fon mekanizmaları ile elektrikli ve hidrojenle çalışan araçlar için şarj ve dolun altyapısını zorunlu kılacak kent içi lojistikte enerji verimliliğini artırıcı eylemleri barındırmaktadır. Ayrıca, kent içindeki projelere 2014-2020 döneminde toplamda yaklaşık 18,5 milyar Avro mali desteğin verildiği CEF, Ufuk2020, ESIF, ELENA gibi AB fon mekanizmaları ve programları arasında daha iyi bir sinerji oluşturulması, bisiklet ve yaya ulaşımına odaklı güncel SKHP kılavuzlarında belirtildiği üzere mikromobilité araçlarının emniyetli şekilde kullanımı

¹¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6729
https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/SWD_2021_470.pdf

ve hassas karayolu kullanıcıları için kaliteli altyapılar oluşturulması için bazı tedbirler bulunmaktadır.

Bu kapsamda, SKHP dahilinde Sürdürülebilir Kentsel Lojistik Planları'nın entegre edilmesiyle sıfır emisyonlu kent içi eşya lojistiğinin ve son kilometre teslimat hizmetlerinin daha verimli olması amaçlanmaktadır. Bununla birlikte, 2022 yılının ilk çeyreğinde çıkarılacak taksi ve şoförlü kiralık araçlar kılavuzu ile daha sürdürülebilir hizmetlerin verilmesi ve ticari verilerin çok modlu dijital hareketlilik hizmetleri için kullanıma sunulmasına yönelik Avrupa ortak hareketlilik veri alanı oluşturulması ve bunun daha da geliştirilmesi için CIVITAS girişimi başlatılması planlanmaktadır. Bunlar dışında, 2022 yılında daha etkin ve kullanıcı dostu düşük emisyon bölgeleri ve başka türlü kent içi araç erişim düzenlemeleri için hangi dijital çözümlerin uygulanabileceğine dair ayrıntılı bir çalışma yapılacaktır. Zira, AB içindeki kentlerin birçoğunda karayolu trafiğinde sıkışıklık ve kötü hava kalitesi gibi sorunların çözülmesi beklenmekte olup kent içi sıkışıklığın yıllık 180 milyar Avro maliyet getirdiği tahmin edilmektedir. Avrupa Hareketlilik Haftası gibi etkinliklerle, ELTIS ve CIVITAS gibi platformlar üzerinden vatandaş katılımı ile farkındalığı artıracak faaliyetler yürütülecektir.